

HORVÁTH Csaba Sándor

Nyugat-magyarországi Egyeteme Apáczai Csere János Kar

Alternatív periodizáció a magyar vasúttörténetben

A modern történelemtudomány kialakulása óta létezik a múlt egyes szakaszainak elkülönítése a többitől. A történészek sok esetben vitatják egymás erről alkotott teóriáit, és máshol húzzák meg az általuk kreált időegyenese a választóvonalakat. Az idővel való foglalkozás új keletű dolognak számít a társadalomtörténetben. Francois Hartog, az Annales iskola egyik ismert történésze például „szakadékokat” lát az időben és erre építi fel újszerű elméletét, amely a történetiség rendjeit meghatározza. A magyarul 2006-ban megjelent *A történetiség rendjei*¹⁴ című munkájában részletesen kifejti az ezzel kapcsolatos koncepcióját. Hartog a közelmúlt történelmi eseményeit vette górcső alá, és az itt felbukkanó „réseket” emelte ki, mint például az európai világban az első világháború után, majd 1945-ben is. Ekkor a folytonosság megszakad, és két korszak rajzolódik ki.¹⁵ A kérdés, mik lehetnek ezek a rések, korszakhatárok? A magyar történelemben is megvannak azok a periódusok, melyeket gyakran téves módon hermetikusan elzártan különítenek el egymástól az iskolai oktatásban és a szóbeszédben is. Ezek azonban csak modern korunk vívmányai. A klasszikus, politikatörténeti időfelosztás mellett azonban létezhet alternatív klasszifikáció is, ilyen módon akár a technikátörténet egyes korszakalkotó vívmányait is tekinthetjük töréspontoknak, melyek egy új éra kezdetét jelenthetik. Céлом, hogy jelen tanulmányban a hazai vasúttörténet egy alternatív periodizációját felvázoljam, amelyre azért van szükség, mert a történészek legtöbb esetben a klasszikus, az ország történelmében is fordulóponthoz jelentő eseményekre koncentráló korszakolást használják monográfiáikban vezérfonálként, melyet nem lehet hibaként aposztrofálni, de – meglátásom szerint – a magyarországi vasútfejlődést kevésbé egzakt módon mutatja be. Ámbár más perspektívát eredményezhet a vasúttörténetben a magyarországi vasúthálózat alakulásának töréspontjaira helyezni a hangsúlyt. A kérdés tehát: a magyar vasúttörténetben hol húzhatók meg azok a korszakhatárok, melyeket nem feltétlenül politikai, hanem jelentős vasúthálózat(fejlesztés)i változások eredményeztek, s amelyek térszervező hatással is bírtak?

Az alternatív periodizáció bemutatása előtt kronológiai sorrendben egy – a teljesség igénye nélküli – rövid historiográfiai áttekintést adok a 20. században keletkezett magyar vasúthistóriai kötetekről, melyek eltérő módon értelmezték a korszakolást. Ehelyütt hangsúlyosabb elemet képeznek a 20. század második felében keletkezett munkák, hiszen ezek érintik az időben hozzánk közelebb eső periódusokat is. Az első, általam választott szintetizáló munka Kerkápoly Iván nevéhez fűződik. Az 1943-ban megjelent kötet a *Vasúti földrajz és történet*¹⁶ címet viseli, és négy korszakra osztja a magyar vasút történetét, melyek vég- és kezdőpontjai nem térnek el a politikatörténet korábban meghatározott töréspontjaitól. Az első a kezdetektől 1849-ig, a második 1849-től 1867-ig, a harmadik a

¹⁴ Hartog, Francois: *A történetiség rendjei. Prezentizmus és időtapasztalat*. Bp., L'Harmattan – Atelier, 2006.

¹⁵ I. m. 13.

¹⁶ Kerkápoly Iván: *Vasúti földrajz és történet*. Bp., Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1943. (A továbbiakban: Kerkápoly 1943.)

kiegyezéstől 1918-ig, végül a negyedik 1919-től a negyvenes évek elejéig tart.¹⁷ A példa alátámasztja, hogy nem alternatív idősíkkal dolgozott a szerző.

A következő könyv a 20. század második felében íródott. Az egyik legjelentősebb magyar vasúttörténész Majdán János *A „vasszekér” diadala*¹⁸ című monográfiája 1987-ben látott napvilágot, és a hazai vasútépítés történetét mutatja be 1914-ig. Az előző példánál sokkal részletesebb periodizálást használ a szerző, ámbar itt sincs jelentős eltérés a politikatörténettől. Az 1832-36-os országgyűlési vita vezeti be az első nagyobb korszakot, amely az 1848-as szabadságharc és forradalom leverésével végződik. Ezt követi az 1849-től 1867-ig, majd a kiegészítéstől 1914-ig tart az utolsó nagy szakasz. Ezeket több részre osztja a szerző, és ehelyütt megjelennek olyan töréspontok, mint például az államosítás vagy Baross Gábor tevékenysége. Megjegyzendő, hogy Majdán külön fejezetet szentel „az olcsó vasutaknak”, tehát esetében a helyiérdekű vasutak feltűnése a vasúttörténet egy releváns szegmensét alkotja.¹⁹ Összességében elmondhatjuk erről a monográfiáról, hogy egy sokkal pontosabb korszakolást használ vezérfonalként, de alapjában véve még mindig szilárdan köti magát a politikatörténeti eseményekhez.

Az időben ez után következő kötet Czére Béla *A vasút története*²⁰ című könyve unikális értékű, hiszen a kötött pályás közlekedési eszköz történetét egyetemes és magyar vonatkozásban is átfogó munka a 20. század eleje óta nem jelent meg Magyarországon. Periodizációját tekintve nagy változást nem figyelhetünk meg. Az első időszakot, A magyar vasutak hőkora, a kezdetektől egészen 1867-ig datálódik, de ezen belül egy fordulópontként jelenik meg, Czére szavaival élve: „Az elbukott szabadságharc azután egy új fejezetet nyitott meg a nemzet történelmében, így a magyarországi közlekedés történetében is.”²¹ A következő időszak a kiegészítéstől 1914-ig tart, amelyben a hazai vasúthálózat szinte a teljes kifejltségét elérte.²² Végül a következő fejezetben lényegesen rövidebb terjedelemben ír a szerző a 20. század magyar vasútjáról is, ahol összességében az első világháború alatti időszakkal és a trianoni békediktátum negatív hatásaival foglalkozik, majd említi a két világháború közötti periódust, külön kiemelve a másodikat, zárásként pedig az 1945 utáni eseményeket taglalja.²³ Összefoglalva elmondhatjuk, hogy Czére hiánypótló kötetében is a jelentősebb hazai politikatörténeti események képezik a fordulópontokat, amely egy ilyen átfogó munka esetében teljesen érthető és helytálló. Említést érdemel emellett Czére Béla *Magyarország közlekedése a 19. században*²⁴ és *Magyarország közlekedése a 20. században I.*²⁵ című munkája is. Ezeknek a fentiekhez hasonló részletes elemzését azért nem tartom szükségszerűnek, mert a magyar vasutakat leíró fejezetek a szerző korábban idézett könyvéből származnak, lényegi eltérést pedig nem tartalmaznak.

A Kovács László által szerkesztett hétkötetes *Magyar vasúttörténet*²⁶ az egyik legrelevánsabb és legmodernebb munkának számít. A hét kötet tagolása részint a korszakolás, részint a nagy anyagmennyiség eredménye. Az első kötet a kezdetektől 1875-ig

¹⁷ Kerkápoly 1943. 5.

¹⁸ Majdán János: *A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig.* Bp., Kossuth Kiadó, 1987

¹⁹ I. m. 201–202.

²⁰ Czére Béla: *A vasút története.* Bp., Corvina, 1989. (A továbbiakban: Czére 1989.)

²¹ I. m. 88.

²² I. m. 99–104.

²³ Czére 1989. 191–193.

²⁴ Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században. 1780-1914.* Bp., MÁV Rt., 1997

²⁵ Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 20. században.* Bp., MÁV Rt. é. n.

²⁶ Kovács László (szerk.): *Magyar vasúttörténet. 1-7.* Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1995–1999.

vázolja az eseményeket, az ezt követő kettő pedig „a hazai vasutak kialakulásának legfontosabb fejezetét alkotja, mely 1876-tól a századfordulóig tart”²⁷, fókuszálva Tisza Kálmán és Baross Gábor korára. A negyedik rész a századfordulótól az első világháború előestéjéig taglalja a vasút fejlődését, míg az ötödik 1915-től 1944-ig. A hatodik pedig 1945-től 1972-ig, végül az utolsó 1973-tól 1998-ig tart, amely a kiadást megelőző év.

Megemlítenéd még Majdán János először 1991-ben, majd 2010-ben újonnan megjelent *Modernizáció – vasút – társadalom*²⁸ című tanulmánykötete is. Ebben a szerző kronologikusan haladva publikálja írásait. Az első tanulmány a kezdetektől az első felelős magyar minisztérium működéséig vázolja a vasútügyeket.²⁹ Ez után éles határvonalakat nem találunk az egyes fejezetek között, de fontos momentumává válik a helyi érdekű vasutak létrehozása³⁰ és Baross Gábor tevékenysége³¹ is. A kötet végén viszont van egy tanulmány *A magyar határ két oldalán*³² címmel, melyben Majdán az első világháború utáni hazai vasúthálózat alakulását ismerteti szakaszokra lebontva. Az első periódust a trianoni békediktátum életbelépése vezeti be, melynek következtében Magyarország hozzávetőlegesen elveszítette vasúthálózatának 2/3-át. Ennek hatásait is boncolgatja az író egészen az 1930-as évek második feléig.³³ Utána következnek az 1938-tól 1945-ig tartó periódus, amely esetében Majdán a trianoni békerendszer revíziójával foglalkozik, kezdőpontként az 1938-as Anschlusst megjelölve, míg a végpontot 1945, a második világháború befejezése jelentette.³⁴ Az ezt követő alfejezetben a párizsi békekonferencián megállapított határok hatásait ismerteti Majdán a magyar vasúthálózat tekintetében egészen 1960-ig³⁵, majd *A vasutak megszüntetésének (1960–1990)* a korszaka kerül górcső alá, amikor a gazdaságtalannak ítélt, sokszor csonka vonalakat politikai döntések következtében felszámolták, ezzel a korábbi vasúthálózat gyökeresen átalakult.³⁶ A tanulmány zárófejezete a határok megnyitásával foglalkozik, ahol a nyitóévszám 1990, amikortól kezdve a határ két oldalán futó, korábban egy vonalat képező szakaszokon ismét megindult a forgalom, így az eddig egymástól hermetikusan elzárt területeken, régiókban a természetes térszerkezet visszaállítása megkezdődött.³⁷ A tanulmánykötet és az imént részletesebben taglalt utolsó fejezete nem ragaszkodik mereven az egyes, magyar történelmet alapjában meghatározó politikatörténeti eseményekhez, fordulópontokhoz, mely újszerűséget jelent a hazai vasúttörténet-írásban még akkor is, ha a hálózatfejlesztés természetszerűleg politikai döntések következtében sok esetben más irányvonalat vett.

Mindent egybevetve megállapíthatjuk, hogy a magyar vasúttörténeti munkák korszakolását legtöbbször az egyes, az ország történelmében is fordulópontot jelentő események határozzák meg. Hangsúlyozandó azonban, hogy ezt nem lehet hibaként aposztrofálni, mindazonáltal a vasúthálózat fejlődését és visszafejlődését meggyőződésem szerint más töréspontok alapján is lehet klasszifikálni.

²⁷ I. m. 2. kötet, 5.

²⁸ Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom*. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. Eredetileg megjelent: (A továbbiakban: Majdán 2010.)

²⁹ I. m. 9–20.

³⁰ I. m. 63–73.

³¹ I. m. 85–106.

³² I. m. 157–177.

³³ I. m. 157–163.

³⁴ I. m. 164–168.

³⁵ I. m. 168–169.

³⁶ I. m. 170–173.

³⁷ Majdán 2010. 173–177.

Az alternatív vasúti korszakolás

Az általam az elkövetkezendőkben vázolandó periodizáció egy opciót kíván nyújtani azok számára, akik a magyar vasútépítést és -hálózatfejlesztés más perspektívából kívánják vizsgálni. Főbb töréspontjaim a hazai vasúthálózat minőségét meghatározó eseményekre és döntésekre fókuszálnak, melynek adott esetben egybe is eshetnek relevánsabb hazai, történelmi momentumokkal. Mindemellett az egyes időhatárokat nem kezelem mereven, hanem egységként tekintek az egész hazai vasúthálózat-fejlődésre. Egyúttal a korábbi, klasszikus periodizációt sem vetem el!

1. Az országos vasutak kiépülése (a kezdetektől 1880-ig)

A reformkorban kezdtek el foglalkozni Magyarországon először a vasút ötletével. Az 1825–1827-es országgyűlés részletesen vitatta a közlekedés fejlesztését, ahol nagy figyelmet szenteltek a járható utak kiépítésének.³⁸ Széchenyi István több írásában is vizsgálta a hazai utak viszontagságos helyzetét, mint pl. *Hitel* című munkájában.³⁹ Ez után nem kellett sokat várni, hogy a diétán napirendre kerüljön a vasút meghonosításának első felvetése. Ezt követően az 1832–36 közötti országgyűlés törvényt is alkotott országunk útépitésével kapcsolatban, melynek fő irányvonalát a vaspályák megépítése jelentette. Az *1836. évi az Ország köz-javát és a kereskedését gyarapító magános vállalatokról* szóló törvény 13 vasútépítési irányvonalat jelölt meg jelentősebb különbségek meghatározása nélkül.⁴⁰ Az első vasúti törvény eredményeként hamarosan hazánkban is megjelent az első kötöttpályás közlekedési eszköz.⁴¹ 1846-ban nyitják meg az első hazai vasutakat. Június 1-jén adják át a forgalomnak a pozsony–nagyszombati lóvasutat, míg nem sokkal később, július 15-én megindul az első gőzüzemű szerelvény Pest és Vác között is.⁴² Ezzel Magyarország is belép azon országok sorába, akik rendelkeznek a közlekedést forradalmasító eszközzel, a gőzmeghajtású vasúttal. Az 1848–49-es szabadságharc és forradalom leveréséig a Széchenyi-féle koncepció jelentette a fő fejlesztési irányvonalat, miszerint Pest-Buda központtal épüljön egy abból kiinduló sugaras hálózat, amelyből négy fő irányvonalat jelölt ki.⁴³ A javaslatot az 1848. évi országgyűlés elfogadta és a korábbi vasúti törvényt hatályon kívül helyezték.⁴⁴ Világos után Czére szerint új fejezet nyílt a magyarországi közlekedés történetében is, hiszen elmúltak az osztrák érdekek érvényesülésének akadályai.⁴⁵ 1849 után a birodalom centralizációs törekvései játszották a legfontosabb szerepet a magyar vasúthálózat kiépítésében is, mely innentől kezdve állami felügyelet alatt folytatódott.⁴⁶ A magánvasúti rendszer 1854-ben jelent meg ismételten a Monarchiában. Az építkezések egyértelműen a Bécs központúságot hangsúlyozták, amellyel a cél egyértelműen az volt,

³⁸ Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Bp., Könyvértékesítő Vállalat, 1987. (A továbbiakban: Széchenyi 1987.) 6.

³⁹ Gróf Széchenyi István: *Hitel*. Pest, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi István Könyvnyomtató Intézet, 1830. 109.

⁴⁰ *1836. évi az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról* szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.23. 13.15

⁴¹ Nem vettem a sorba az 1827-ben megnyílt, Pestről Kőbányára vezető lebegővasutat, mert nem váltotta be a hozzá fűzött ígéreteket, és hamar megszűntették.

⁴² Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1780–2000. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 2001. (A továbbiakban: Frisnyák, 2001.) 31.

⁴³ Széchenyi 1987. 57–58.

⁴⁴ *1848. évi XXX. a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről* szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.23. 13.45

⁴⁵ Czére 1989. 88.

⁴⁶ Majdán 1987. 53.

hogy a magyarországi közlekedési hálózat szerves részét képezze az összbirodalmi rendszernek.⁴⁷ Voltak bírálói ennek az irányvonalnak, akik főként az Országos Magyar Gazdasági Egylet (OMGE) soraiból kerültek ki. A Lónyai Menyhért vezette munkacsoport kiállt a Pest-Buda központú fejlesztés mellett és felmerült náluk már a másod- és harmadrendű vonalak kiépítése is, amelyek az országos hálózat kiépítését szolgálták volna.⁴⁸ A követeléseikben igazi áttörést a kiegyezés hozta meg. Az 1867. évi XVI. törvénycikk kimondta, hogy a vasutakat mindkét ország területén ugyanúgy kell kezelni.⁴⁹ Innentől kezdve a gazdasági kiegyezés lehetővé tette a magyarországi kapitalizmus gyorsabb ütemű fejlődését, amely a hazai vasútépítésre is élénkítően fog hatni.⁵⁰ Vegyes vasúti rendszer vált uralkodóvá hazánkban, ahol a magánvasút mellett megjelent az államvasút is. Gróf Mikó Imre közlekedésügyi miniszter az OMGE és Széchenyi koncepcióját tartotta leginkább szem előtt, és állami költségek terhére kívánta kiépíteni a tervezett fővonalakat.⁵¹ A kormány egyértelmű célja az volt, hogy csak azokat a vonalakat finanszírozza, amelyeket az ország szempontjából a legfontosabbnak tartott, emellett a „vasútmentes vidékeken” fektessenek le síneket. A másik koncepció pedig, hogy Béctől független külkereskedelmet alakítsanak ki.⁵² Jelentős esemény a Magyar Államvasutak (MÁV) megalapítása is, amely egyértelműen kifejezte a kormány állásfoglalását az államosítás mellett.⁵³ Mindemellett 1880-ra néhány szakasztól eltekintve az ország fővonalai struktúrája kiépült, de az 1873-as pénzügyi válság rányomja a bélyegét a fejlesztésekre is. Ebben a periódusban egyre több vasút kerül át a MÁV kezelésébe.⁵⁴ Létrejönnek Magyarország nemzetközi vasúti összeköttetései, és a vasútépítésben a külföldi tőke a meghatározó.⁵⁵ 1880 végére 7079 km-nyi hálózattal rendelkezik hazánk.⁵⁶ Ezzel egy hosszú és érdekes korszak lezárul a magyar vasútépítés történetében, de 1867 után sor kerül a korábbi Bécs-központú hálózat torzulásainak korrekciójára. Az igazi áttörést és az építések fellendülését azonban a helyi érdekű vasutak megjelenése hozza el. (lásd: melléklet 1. térkép)

2.A helyi érdekű vasutak kora (1880–1920)

A fellendülést az 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról⁵⁷ és az 1888. évi IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről⁵⁸ intézkedő törvények következtében megépülő vicinálisok hozták. A két törvény nagyarányú mellékvonal-építkezéseket indított el. A századfordulóra 8532 km hosszú HÉV-vonal volt üzemben az 1880-at megelőző 74 km-rel szemben.⁵⁹ Ez egyúttal azt is jelenti, hogy a helyi érdekű vasutak története visszanyúlik az 1880-at megelőző periódusra, hiszen a fentebb említett OMGE-nek voltak javaslatai 1865-ben az „olcsó vasutakról” szóló tanulmányában a

⁴⁷ Czére 1989. 89.

⁴⁸ Majdán, 1987. 73–76.

⁴⁹ 1867. évi XVI. a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.23. 14.07

⁵⁰ Czére 1989. 99.

⁵¹ Majdán 1987. 77–79.

⁵² I. m. 85–86.

⁵³ Czére 1989. 101.

⁵⁴ Majdán 1987. 108–113.

⁵⁵ Frisnyák 2001. X.

⁵⁶ I. m. 77.

⁵⁷ 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.24. 10.11

⁵⁸ 1888. évi IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.24. 10.13

⁵⁹ Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1876 és 1900 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1846-2000. 3. kötet, Bp., MÁV Rt., 1995–1999. 113.

másod- és harmadrendű vasutakról. Úttörő jelentőségű volt az 1875-ös arad—kőrösvölgyi engedélyezése⁶⁰, mely példát statuált a rurális társadalomnak arról, hogy lehet olcsón, a vonal menti vidék önerejére támaszkodva és annak érdekeit szem előtt tartva meghonosítani az érintett területen a kötöttpályás közlekedési eszközt.⁶¹ Az 1880. évi törvény kimondta, hogy a létrehozandó vonalak „az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfelelően”⁶². Ezzel egy vasútépítési hullám indult meg Magyarországon. A folyamat a kistérségi érdekérvényesítés életbelépését is jelentette, és a helyiérdekű építkezések új, és közvetlen környezetükre ható fejlesztési impulzust remélnek a főhálózathoz csatlakozó mellékvonalak megépültétől.⁶³ Baross Gábor minisztersége idején nagy gondot fordítottak a magyar vasúthálózat és ezen belül a helyiérdekű vasutak fejlesztésére is.⁶⁴ Az ő hivatali idejében adta ki az országgyűlés a korábban idézett 1888. évi IV. törvénycikket, mellyel módosították és kiegészítették a korábbi törvényt, mely további könnyítéseket foglalt magába.⁶⁵ Az állam szerepvállalása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében továbbra is folyamatos, míg a magántőke a helyi igények kielégítésével a Budapest⁶⁶ központú horizontális hálózatot vertikálisan egészíti a vicinálisok létrehozásával. Az építkezések csúcspontját a századforduló előtti évek jelentik. 1895-ben 774 km, 1896-ban 949 km, 1897-ben 774 km, 1898-ban 620 km, 1899-ben 583 km új mellékvonalat helyeztek üzembe. Ennek eredményeként a helyiérdekű vasúti szakaszok hossza 1918-ra eléri a több mint 13 ezer km-t.⁶⁷ Üzemeltetésük zömmel a MÁV kezében volt.⁶⁸ Nem szabad azonban azt sem elfejtenünk, hogy további fővonalakat is átadtak a forgalomnak. Így 1884-re a Komárom—Budapest (Kelenföld—Újszöny)⁶⁹ szakasz megnyitásával megvalósult a régóta várt Bécs—Budapest közvetlen összeköttetés Győrön keresztül, és befejeződött a fővárosba befutó fővonalak államosítása is.⁷⁰ Az első világháború előestéjére a magyarországi közforgalmú vasúthálózat hossza elérte a 22.869 km-t, ebből 21.258 km volt rendes, 1611 km keskeny nyomtávolságú. Az ország vasútsűrűsége (7,1 km/100 km) megközelítette a fejlett európai országok és megelőzte a dél- és kelet-európai államok hasonló mutatóit.⁷¹ 1914. június 28-ától a vasutaink szerepe megváltozott. A békés célok helyett előtérbe került a háborús forgalom. Komolyabb hálózatzbővítésre ebben a periódusban nem került sor, csupán a meglévő vonalak teljesítőképességének a fokozása volt a cél. Nem mellékesen 1914-re a vasút csaknem minden település számára elérhető távolságon belül volt, így ez a további számottevőbb bővítéseket nem indokolta.⁷² Tévhit lenne azonban azt gondolni, hogy további helyiérdekű

⁶⁰ Frisnyák 2001. 71.

⁶¹ Tisza István: A magyar állami, magán- és helyiérdekű vasúttársaságok fejlődése 1876 és 1900 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1846-2000. 3. kötet, Bp., MÁV Rt., 1995–1999. 76.

⁶² 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.24. 10.11

⁶³ Frisnyák 2001. XIII.

⁶⁴ Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Túróczy László: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez. Bp., Stil Nuovo, 2009. (A továbbiakban: Kubinszky 2009.) 21.

⁶⁵ 1888. évi IV. a helyiérdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.24. 10.13

⁶⁶ 1873-tól Budapest

⁶⁷ Frisnyák 2001. XIII.

⁶⁸ Czére 1989. 105.

⁶⁹ Frisnyák 2001. 83.

⁷⁰ Majdán 1987. 113.

⁷¹ Czére 1989. 104.

⁷² Tisza István: A magyarországi vasúthálózat állapota és változása 1915-1944 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1846-2000. 4. kötet, Bp., MÁV Rt., 1996. 50–53.

vonalat nem adtak át a háborús időszakban, hiszen például 1915-re készült el a Zabok—Stubica vicinális is a maga 13,5 km-nyi hosszával.⁷³ A padovai fegyverszünet aláírása után hazánkban a legnagyobb feladatot a helyreállítás és a béketárgyalásokra való felkészülés jelentette.⁷⁴ A magyar gazdasági és nemzeti piaci érdekek alapján létrehozott sugaras vasúti hálózat az utódállamok politikusai és katonai szakemberei előtt nyilvánvalóak voltak. Az új államok határainak kialakításakor figyelembe vették a „körgyűrűk” stratégiai jelentőségét, és célul tűzték ki azok megszerzését. A béketárgyalásokkor kevés szó esett a vasútról, de az utódállamok annál inkább kívánták azokat megszerezni.⁷⁵ Végül az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum alapján Magyarország normál nyomtávolságú vasúthálózata 8704 km-re redukálódott, míg ezen felül mindösszesen 268 km-nyi keskenyvágányú hálózat maradt meg.⁷⁶ A veszteség a normál nyomtávot tekintve elérte a 12.553 km-t, ami annyit jelentett, hogy hazánk vasútvonalainak hozzávetőlegesen 60%-a az utódállamokhoz került.⁷⁷ A területi és vele együtt a kötött pályás közlekedési szakaszainak elvesztése mellett Magyarország vasúti gördülőanyagának jelentős részét is elveszítette.⁷⁸ A helyi érdekű vasutakat tekintve 4701 km hosszúságú egykori vicinális vonal maradt országunk területén, ami 65%-os veszteséget jelent.⁷⁹ Hetvenöt HÉV teljes egészében az új országokhoz került, míg további húsz csak részben. Mindössze negyvenegy vonal maradt az trianoni határeltolás után hazánk területén érintetlenül.⁸⁰

Mindent egybevetve megállapíthatjuk, hogy 1880-tól egy rendkívül sikeres vasútépítési szakasz kezdődött el Magyarország történelmében a vicinálisok feltűnésével, amelyeknek a létrehozása az első világháború kitörésével sem ért véget, csupán lelassult. Országunk ekkor rendelkezett a legkiterjedtebb és legsűrűbb vasúthálózattal, mely európai viszonylatban is élenjáró volt. A periódust végül 1920. június 4-e zárta le, mely elszakította a korábbi szakaszok több mint felét, ezzel elkezdődött egy új időszak a magyar vasútépítés-történetben, amely reménytelenül küzdött a természetes térszerkezet és az arra szabott kötött pályás rendszer jelentős megcsonkításakor keletkezett torzulások ellen.

3. A csonka hálózat újjáélesztésére történő próbálkozások (1920–1959)

Magyarország első világháborús veresége és az azt követő viszontagságos időszak új korszakot nyitott meg a honi vasúttörténetben is. Az ősi közlekedési folyosókat a trianoni békediktátum szétbontotta, megszűnt létezni a 19. század folyamán kiépült egységes vasúthálózat. Innentől a feladat nem volt más, mint az új földrajzi környezethez való alkalmazkodás. A békediktátum valamennyi térségi szintet (makrotérség, regionális térség, lokális terek) érintette, ezért az ország szállítási rendszereinek újbóli kiépítése és

⁷³ I. m. 55.

⁷⁴ Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920-1928 között. In: Hüttl Pál (szerk.): A Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. Bp., Műszaki Kiadó 1994. (A továbbiakban: Eperjesi 1994.) 141.

⁷⁵ Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Rubicon 2001. 8–9. szám, 64.

⁷⁶ Czére 1989. 192.

⁷⁷ A számításokat a korábbi adatok összevetésével végeztem.

⁷⁸ Eperjesi 1994. 160.

⁷⁹ Eltérő adatok láttak szerepelnek a különböző tudományos munkákban. Én a szövegben Czére Béla A vasút története című monográfiájára hivatkoztam. Emellett Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedési krónikája 1750–2000 (Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 2001. 157.) című könyvében 1920 végére 8141 km-nyi vasúthálózatot tüntet fel. Majdán János pedig 7255 km-et ad meg A magyar határ két oldalán 1918-1996 között (In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. 175.) című tanulmányában.

⁸⁰ Kubinszky 2009. 26.

működtetése még a hagyományos 19. századi tradíciók alapján történt meg.⁸¹ A gazdasági élet szétfeláldozása és az infláció tönkretette a MÁV-ot is, melynek a személy- és teherforgalma visszaesett, és bevételei minimálisra csökkentek. A pengő 1927-es bevezetése hozott némi enyhülést, mely egészen 1930-ig tartott, és ennek következményeként emelkedtek a vasúti bevételek.⁸² 1927-től megindult a vicinális vasutak államosítása, mely legfőképp a csonka vonalakat érintette. Ez a folyamat egészen 1945-ig tartott, amikor állami tulajdonba vették a helyi érdekű vasúti közlekedést kezdeményező ACSEV⁸³ utódját, a Szeged—Csanádi Vasutat és a Debrecen—Nyírbátori HÉV-et. Ezzel jogilag megszűntek hazánkban a HÉV-ek.⁸⁴ A két világháború között a normál nyomtávolságú magyar hálózat mindösszesen egy 10 km-es vonallal és néhány egészen rövid szakasszal bővült, ennél lényegesen jelentősebb volt a keskeny szabványú hálózat további kiépülése.⁸⁵ Számottevő gyarapodást jelentettek vasúthálózatunk tekintetében a revíziós törekvések következtében visszakapott területeken található vasúti vonalak. Magyarország vasúthálózatának üzleti hossza az 1920. évi diktátum aláírása után 8.705,1 km volt, amely a második világháború előestéjére főként a terület-visszacsatolások következtében 14.096,6 km-re emelkedett. Ebből több mint 90%-kal a MÁV rendelkezett.⁸⁶ A második világháború nem kímélte a vasutat sem, a front elérte a vonalakat is, és a harcvonalakhoz való felvonulás és utánpótlás-szállítás elsődleges eszközévé vált. Ennek következtében hálózatunk példátlanul súlyos károkat szenvedett ebben a periódusban. Az összes háborús kárból 17% jutott a közlekedésre, aminek a kétharmadát a vasúti károk jelentették. A vágányzat 35%-a, a hídállomány 85%-a ment tönkre. A mozdonypark 22%-a, a személykocsiknak 17%-a, a teherkocsiknak pedig a 15%-a volt csak használható állapotban. A súlyos károkat a harcok elmúlásával azonnal elkezdték helyreállítani.⁸⁷ A munkálatok, a kezdeti nehézségek és az infláció kezelése után a kormány fokozatosan áttért a szovjet típusú tervgazdasági modell bevezetésére és 1947-ben megállapította az első hároméves tervet (1947–1949). Ennek keretében, melynek a célkitűzései a további helyreállítások, a járműállomány további mennyiségi és minőségi javításai és a szállítási igények maradéktalan ellátása voltak. Ez azonban lényegi fejlődést nem eredményezett a magyar vasúthálózatra levetítve, hiszen a háború nyomait továbbra is magán viselte.⁸⁸ 1950-ben lépett életbe az első népgazdasági ötéves terv, melynek fő célkitűzése a megnövekedett teherszállítási igények kielégítése volt. Ebből kifolyólag a vonalhálózati fejlesztések is főként az ipar és a bányászat fejlődésével hozhatók összefüggésbe. 1946 és 1955 között 155,6 km-nyi hosszúságban építettek új szakaszokat hazánkban.⁸⁹ Ez a rendszer azonban nem volt hibátlan, a működési zavarokat magában hordozta, melynek bizonyítékai a vasúti áruszállítás válságai (1952, 1956). Emellett a közúti motorizáció is a kötöttpályás közlekedési eszköznek egy folytonosan növekvő konkurenciát jelentett.⁹⁰ Az ötéves terv nem mondható sikeresnek, mert nem eredményezte a közlekedési ágazatok között a megfelelő munkamegosztást és a helyzet nem javult a

⁸¹ Frisnyák 2001. XIV.

⁸² Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920-1944). In: Vasúthistoria Évkönyv, 1991. (A továbbiakban: Horváth 1991.) 236.

⁸³ Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak

⁸⁴ Kubinszky 2009. 26.

⁸⁵ Czére 1989. 192-193.

⁸⁶ Horváth 1991. 249.

⁸⁷ Czére 1989. 193.

⁸⁸ Tisza István: A magyar vasút újjáépítése és fejlődése 1945-1972 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1945-1972. 6. kötet, Bp., MÁV Rt., 1997. (A továbbiakban: Tisza 1997.) 32–33.

⁸⁹ I. m. 34-35.

⁹⁰ Frisnyák 2001. XXI.

második hároméves terv (1958–1960) időszakában sem.⁹¹ A tárgyalt időszakban is voltak vasútépítések, de ezek mértéke eltörpül a 19. századhoz képest. 1945 és 1959 között 220,3 km-nyi vonalat adták át a forgalomnak.⁹² Végül a folyamat eredménye az lett, hogy 1958-ban az MSZMP Politikai Bizottsága elfogadta a közlekedés forgalommegosztásáról szóló határozatot, ami az első jele a közlekedéspolitika első változásainak. 1959-től megkezdődik a vasútvonalak felszámolásának időszaka.⁹³ Ez év végén még 8933 km-nyi közforgalmú vasútvonal üzemelt hazánkban.⁹⁴

Elmondhatjuk tehát, hogy a trianoni békediktátum után Magyarország korábbi teljesen kiépített vasúthálózatának több mint a felét elveszítette, és az ez után következő korszak nem főként a vasútépítésekről szólt, hanem a megmaradt – sok esetben csonka – szakaszok gazdaságossá tételéről és kihasználásáról, de nem a megszüntetéseiről. A háborús pusztítások után a helyreállítások megtörténtek, de a közúti motorizációval nyilvánvalóvá vált a kormányzat számára, hogy a vasút modernizációra szorul, és ezt a gazdaságtalan szakaszok felszámolásában vélték megtalálni.

4. A vasutak megszüntetésének korszaka (1959–1990)

1959. október 1-jén a Körment—Pinkamindszent és a Szőreg—Vedresháza közötti vonalon gazdaságtalanságra hivatkozva a teljes vasúti forgalmat felszámolták, míg Harkányfürdő és Drávaszabolcs között a személyszállítást szüneteltették.⁹⁵ Ezzel megkezdődött a Magyarországon az egyes, nem rentábilis mellékvonalak megszüntetése. Ennek az első szakasza 1959-től 1968-ig tartott, amikor a mai ország nyugati és déli határához vezető, rövid ún. zsákvonalat zárták be, és több helyen a vágányokat is felszedték. Emellett még számos normál nyomtávú ipari és az országhatár felé vezető vasútvonalon függesztették fel a személyszállítást.⁹⁶ Erre a korszakra esett a második ötéves terv (1961–1965) is, amely után sem tudott hazánk lépést tartani a megnövekedett igényekkel, és ennek nyomán szállítási zavarok keletkeztek. A második és harmadik ötéves terv következményeként (1966–1970) vonalhálózati rekonstrukciót folytattak, melynek nyomán a törzshálózat mintegy 3000 km-ét felújították. Mindemellett folytonosan csökkent a vasútnak a személyszállításban betöltött szerepe.⁹⁷ Ilyen körülmények között 1968-tól új gazdaságirányítási rendszer lépett életbe Magyarországon, sok korábbi kötöttséget feloldottak és a jövedelmezőségre, nyereségre való törekvés lépett előtérbe.⁹⁸ Ennek nyomán dolgozta ki Csanádi György, akkori közlekedés- és postaügyi miniszter a *Magyar Forradalmi Munkás- és Paraszt Kormány Közlekedéspolitikai Konceptióját*.⁹⁹ A kormány a tervezetet a viták után a 1024/1968. számú határozatában rögzítette.¹⁰⁰ A munka négy nagyobb egységből állt, célkitűzései: a közút és a vasút között a munkamegosztás kialakítása és a nemzetközi forgalomba való bekapcsolódás, a nagy forgalmú iparvágányok korszerűsítése, a vonalvillamosítás és dízelesítés folytatása, végül a kis forgalmú, gazdaságtalanul működő vasúti szakaszok forgalmának a közútra való

⁹¹ Tisza 1997. 36.

⁹² Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának helyzete 1945 és 1972 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1945–1972. 6. kötet, Bp., MÁV Rt., 1997. 43.

⁹³ Frisnyák 2001. XXI.

⁹⁴ I. m. 228.

⁹⁵ Uo.

⁹⁶ Kubinszky 2009. 29.

⁹⁷ Tisza 1997. 36.

⁹⁸ Uo.

⁹⁹ Magyar Közlekedéspolitika. Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1969. (A továbbiakban: Közlekedéspolitikai koncepció 1969.)

¹⁰⁰ Czéze Béla: Közlekedéspolitikai koncepció, 1968. In: Vasúthistória Évkönyv, 1994. 43.

terelése.¹⁰¹ Ilyetén megkezdődött a vasútmegszüntetések egy újabb hulláma Magyarországon. A koncepció külön része foglalkozik a kisforgalmú vasútvonalakkal, ahol kiemelik az írók, hogy a meglévő hálózat 20%-án a forgalom igen csekély, így egy forgalomátterelési programot irányoztak elő, amely alapján 2000 km-nyi szakaszt szüntetnének meg.¹⁰² A tervezet megítélése egyértelműen negatív, hiszen országunk vasúthálózatának szisztematikus szétrombolását jelentette, és káros hatással volt a jövőbeli közlekedésünkre. Ezt kinyilvánítva 1968-ban kiadta a kormány a IV. *a vasutakról szóló* törvénycikket, mely a vasút létesítésének, korszerű működésének és megszüntetésének alapvető szabályait határozta meg.¹⁰³ 1978-ban megtörtént a koncepció „eredményeinek” összevetése, amely alapján kiderült, hogy 1977 végéig 1400 km-nyi vasútvonalat számoltak fel és sikeresnek könyvelték el a forgalom közútra való terelését is.¹⁰⁴ 1979-ben kiadják a módosítását *Továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepció* címmel. Ez a tervezet a korábbi aktualizálásának tekinthető.¹⁰⁵ A vasútmegszüntetések súlyos területi aránytalanságot szültek: a Dunántúlon sokkal nagyobb volt ennek aránya és hatása is, mint az ország keleti felében, Budapest agglomerációjában mindösszesen pedig egy személyforgalmú vasútvonalat¹⁰⁶ zártak be.¹⁰⁷ Mindazonáltal nemcsak felszámolásokról beszélhetünk, hanem építkezésekről is. Korszakunk kezdetétől, 1959-től a politikai rendszerváltozásig rövidebb szakaszok létesültek országunkban, de ezek arányát jócskán meghaladta a megszüntetett vonalaké.¹⁰⁸ 1985-ben a közforgalmú vasúti hálózat összhossza 8034 km-t tett ki¹⁰⁹ az 1968. évi 9353 km-hez¹¹⁰ képest. Végül ez 1990 végére 7772 km-re csökkent.¹¹¹ Szignifikáns változást jelentett a vontatási nem átalakítása, hiszen a villamos vontatás részaránya folyamatosan növekedett. Az 1970-es évek közepétől viszont a vasút szállítási tevékenysége visszaesett, egyre kevesebb árut és személyt szállítottak a magyar vonatok.¹¹²

Összességében megállapíthatjuk, hogy a magyar vasút 1959-től visszafejlődésének korszakát élte. Jóllehet sok kisforgalmú és nem jövedelmező vonal üzemelt országhatárunkon belül, nem feltétlenül a megszüntetésükkel lehetett volna ezt a problémát felszámolni. Az akkori politikai döntések következtében, aránytalan vasúthálózat alakult ki Magyarországon, mindemellett a korábban vasúti nagyhatalomnak számító országunkkal szemben a vonalak korszerűségét és sűrűségét tekintve a nyugati államok behozhatatlan előnyre tettek szert. Egyes régióink vasúttellátottsága drasztikusan csökkent, és ez a politikai döntés eredménye, amely a legegyszerűbb eszközökkel kívánta „javítani” Magyarország közlekedését. A rendszerváltozás után azonban felcsillant a remény, hogy a korábbi zsákvasutak és határszéli vonalak újfent építésükkor meghatározott rendeltetés szerint közlekedhetnek.

¹⁰¹ Közlekedéspolitikai koncepció 1969. 64–66.

¹⁰² I. m. 71–75.

¹⁰³ 1968. évi *a vasutakról* szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.25. 11.03

¹⁰⁴ Iványi Árpád – Pál József – Tóth László: *Közlekedéspolitika – közlekedésgazdaságtan*. Bp., Műszaki Könyvkiadó, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987. 69.

¹⁰⁵ Magyar Közlöny 1979/29 (V.16.)

¹⁰⁶ Veresegyháza- Gödöllő szakaszt 1970. július 31-én a felújítás helyett megszüntették. In: Kubinszky 2001. 394.

¹⁰⁷ Kubinszky 2009. 29.

¹⁰⁸ Tisza 1997. 38–39.

¹⁰⁹ Czére 1989. 193.

¹¹⁰ Frisnyák 2001. 239.

¹¹¹ I. m. 273.

¹¹² Horváth Ferenc: A hazai vasútvonalak építése és korszerűsítése 1973. és 1998. évek között. In: Kovács László (szerk.): *Magyar vasúttörténet 1973–1998*. 7. kötet, Bp., MÁV Rt., 1999. 19.

5. A nemzetközi kapcsolatok előtérbe kerülése (1991-)

1991 kétségkívül fordulópontot jelentett a magyar vasúttörténetben. A korábbi gyakorlattól eltérően az átutazók számára a nemzetközi vonatok és a határ menti forgalmat lebonyolító helyi szerelvények mellett megindult a határ két oldalán futó mellékvonalak bekapcsolása a magyar forgalomba. Ezek a változások az 1991/1992-es menetrendben megjelentek.¹¹³ 1991. március 1-jével az akkor szovjet-magyar határon veszi kezdetét ez a folyamat, amikor a személyforgalom ismét megindul.¹¹⁴ Ez után folyamatosan nyíltak meg a határok a korábban kettévágott szakaszok előtt. Alapvető szemléletváltást is eredményezett a rendszerváltozás, mert a politikai döntéshozók innentől kezdve nem akadályozták meg a határ két oldalán élők kapcsolattartását. Ennek egyik eszköze a vasút, amelyet ettől kezdve e térségek fejlesztésére is próbálnak felhasználni.¹¹⁵ A '90-es években új közlekedéspolitikai irányvonal rajzolódott ki Magyarországon. Ennek előkészületeként aposztrofálható az 1993. évi XCV. a vasútról szóló törvény, mely a vasúti közlekedésre, az azzal összefüggő állami és önkormányzati feladatokra, a vasúti szolgálat alapvető szabályaira és egyes munkavállalói jogokra és köteleességekre terjed ki.¹¹⁶ A koncepció új eleme az Európai Unióba való integrálódás elősegítése, ezen belül pedig az EU-t átszövő TEN¹¹⁷ vonalakhoz kapcsolódó páneurópai korridorok hazánkat érintő szakaszainak mielőbbi kiépítése. Ez magában foglalta a szomszédos országokkal való együttműködés fokozását és a regionális fejlesztések bővítését is, végül, de nem utolsó sorban az emberi élet és a környezet védelmét is.¹¹⁸ Így hát elmondhatjuk, hogy a rendszerváltozást követő periódus első felében új szemlélet lépett életbe a vasútfejlesztések területén, ahol más szempontok is megjelentek: a nemzetközi kapcsolatok fokozása, a regionalitás és a környezetvédelem.

Igazi áttörést az 1996. évi XXI.¹¹⁹ és az 1999. évi XCII.¹²⁰ törvénycikkek jelentettek, amikortól kezdve létrejöttek Magyarországon a területi-statisztikai régiók. Ennek nyomán az egyes régiók tekintetében prioritást élvezett a vasútfejlesztés. Példaként a nyugat-dunántúli régiót említem, mely kedvező fekvésének köszönhetően az V. Páneurópai Folyosó régiós szakaszainak fejlesztésében, a VI. és V. Páneurópai Folyosó észak-déli kapcsolatának megteremtésében és az Ausztriába átnyúló vonalakon való nemzetközi forgalom kialakításában vált érdekeltté.¹²¹ Ennek mára érezhető hatásai vannak, hiszen a periférikusnak számító Burgenland és a Nyugat-Dunántúli Régió között szorosabb kapcsolat jött létre. Ezt a célt tűzte ki célul az 1999. június 21-én aláírt EUREGIO West/Nyugat Pannonia együttműködés is, mely a későbbiekre nézve számos gazdasági és társadalmi hatással jelentkezhethet az adott térségben, így az infrastruktúra fejlődése, turizmus elősegítése, munkanélküliség csökkenése, természetes térszerkezetek visszaállítása. Ennek fő haszonélvezője a Győr—Sopron—Ebenfurt Vasút (GYSEV).¹²² 2001-ben jelent meg a

¹¹³ Majdán János: A magyar határ két oldalán 1918–1996 között. In: Majdán, 2010. (A továbbiakban: Majdán 1996.) 173.

¹¹⁴ Frisnyák 2001. 273.

¹¹⁵ Majdán 1996. 177.

¹¹⁶ 1993. évi XCV. a vasútról szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.25. 11.45

¹¹⁷ Trans European Networks (Transzeurópai Hálózatok)

¹¹⁸ Kovács Ferenc: Közlekedéstan. Győr, Széchenyi István Főiskola, Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet. 2002. www.eki.sze.hu/ejegyzet/ejegyzet/kozlekedestan/framek.html 2011.09.25 12.05

¹¹⁹ 1996. évi XXI. a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.25. 12.03

¹²⁰ 1999. évi XCII. a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. XXI. törvény módosításáról intézkedő törvénycikk www.1000ev.hu 2011.09.25. 12.05.

¹²¹ Horváth Ferenc: A Nyugat-Dunántúli Régió és a vasútfejlesztés lehetőségei. In: Nemzetközi Építéstudományi Konferencia - ÉPKÓ, 2003. 87.

¹²² I. m. 89.

Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja¹²³, amelynek egyik fő irányvonala a vasútfejlesztés, hiszen ez a „régióépítés” szempontjából prioritást élvez. 2004. május 1-jétől Magyarország az Európai Unió tagja. Innentől kezdve a vasútfejlesztések még nagyobb intenzitással folytak. Megjelentek EUREGIO- és az EC-vonatok, melyeknél bécsi orientáció figyelhető meg. Ez végleg összekötötte a két régiót és bebizonyította, hogy a vasútnak van összekötő szerepe, mely a korábbi térszerkezet visszaállításában is fontos szereppel bír.¹²⁴ E példa is szemlélteti, milyen releváns lehet egy korábban „elfeledett” közlekedési eszköz szerepe a (nemzetközi) kapcsolatok újraélesztésében.

A MÁV kötelékén belül bár adtak át újabb szakaszokat a forgalomnak, ezek száma és hossza csekélynek mondható, de történtek további megszüntetések is. Néhány HÉV-vonalat a teljesen leromlott műszaki állapota vagy természeti katasztrófa (áradás) miatt felszámoltak. A vicinálisok sorsa egybefonódott a helyi és országos politikával. Fejlesztésüket nem tudja az állam finanszírozni, így bezárásuk előtérbe került, ami pedig súlyos népszerűségvesztést okoz.¹²⁵ 1991-től 2007-ig húsz helyiérdekű vasút jutott erre a sorsra.¹²⁶ Inkább vonalrekonstrukciós feladatokkal foglalkoztak, melynek eredménye egy „gyorsforgalmi” szakasz átadása, a Budapest—Győr—Hegyeshalom vonalon 1997 júliusától 140–160km/h-s sebességgel közlekedhettek a szerelvények. 2001 elejére 7831 km-nyi vasútvonallal rendelkezett országunk, mely a 1995-ös adatahoz (7606 km) képest cseppet növekvő tendenciát mutat.¹²⁷

Elmondhatjuk tehát, hogy magyar vasúttörténetben 1991-gyel egy új fejezet kezdődik, amely nem a vasútvonalak elsorvasztásától hangos, hanem lehetőségeket lát azok fejlesztésében. Mi több szükségszerű is az Európai Unió közlekedéspolitikai elveihez való igazodás, amelyben prioritást élvez a vasútfejlesztés, mint környezetbarát és gyors közlekedési eszköz. Magyarországnak ilyenén módon adódott egy utolsó alkalom a nyugathoz való felzárkózást tekintve.

Összegzés

A vasút nem sokkal az első sikeres stephensoni kísérlet után Magyarországon is megjelent. Először még csak lóvasút formájában, majd kevéssel utána a gőzmeghajtású típus is, mely innentől kezdve uralkodóvá válik. A kezdetektől 1880-ig tartó első periódusban létrejönnek „Nagymagyarországon” a legfontosabb fővonalak, melyek vasúthálózatunk struktúráját alapvetően meghatározzák. Ezzel lezárul egy kötött pályás építési hullám, melyet az 1873-as gazdasági válság is visszavet. A következő impulzus az 1880-ban a mellékvonalak kivitelezését elősegítő törvény kiadása volt, amely serkentőleg hatott. A Budapest központú, sugaras vasúti rendszerünk horizontális szerkezetében megjelennek a vertikális, transzverzális közlekedést lebonyolító szakaszok, melyek legtöbbször a helyi igényeket elégítik ki. Ezt a lendületet visszafogja cseppet az első világháború, de az alatt is épültek vicinálisok. Igazi törést az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum jelent, amely

¹²³ A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja. Győr, MTA Regionális Kutatások Központja, 2001. In: http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv= 2011.09.26. 16.10

¹²⁴ Rechnitzer János: Nyugat-Dunántúl. Bp. – Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja. Dialóg Campus, 2007. 229.

¹²⁵ Kubinszky 2009. 27.

¹²⁶ I. m. 395.

¹²⁷ Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának helyzete 1973-tól napjainkig. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1973-tól 1998-ig. 7. kötet, Bp., MÁV Rt., 1999. 15.

országunk területének – egyúttal vasúthálózatának is – nagy részét a szomszédos új államoknak ítéli meg. A korábbi természetes kárpát-medencei térszerkezet szétszabdalását is jelentette ez, amely káros volt mindenre: gazdaságra, társadalomra és a vasútra is. Vasúthálózatunk csonka maradt, sokhelyütt zsákvasutak keletkeztek vagy, ha azok nem is, akkor a határ menti térségekben a következő állomás már a szomszédos államban volt. Jóllehet az első világháború előestéjére teljesen kiépült országunk vasúthálózata, ez nem jelentette azt, hogy további – főként iparvasúti – szakaszokat nem létesítettek. 1920 után új fejezet kezdődik a magyar vasúttörténetben. Megkezdődött a kísérlet arra, hogy a határainkon belül felélesszük a kötött pályás közlekedést, amelynek a periódusunk második felében egyre nagyobb konkurenciát jelentett a közúti motorizáció. Folytak építkezések ebben a korszakban is, de azok jelentősége elenyésző a korábbi periódushoz képest. A második világháború frontjai elérték hazánkat is, ezzel további károkat okoztak, melyek helyreállítása azonnal megkezdődött 1945 után. Ehelyütt 1959 aposztrofálható korszakhatárként, amikor nyilvánvaló vált, hogy a vasút nem tudja az európai szintű igényeket kielégíteni és a fejlődéssel lépést tartani. Ekkor megtörténik az első szakaszbezárás, amelyet sok követ, és kezdetét veszi a megszüntetések kora. Ekkortól politikai döntések nyomán a nem rentábilisnak megítélt vonalakat felszámolják, sokhelyütt pedig még a vágányzatot is felszedik, amellyel helyrehozhatatlan károkat okoznak hazai vasúti rendszerünknek. 1990, a rendszerváltozás jelenti a következő töréspontot, amikor felcsillan a remény, hogy a korábbi kárpát-medencei vasúti hálózat, ha teljes mértékben nem is, részeiben újjáéledhet. Új szempontok jelennek meg a vasútfejlesztésben: regionális kapcsolatok erősítése, környezetvédelem, infrastruktúra nagyobb színvonalra való emelése, amely leginkább a Nyugat-Dunántúli régióban realizálódhat a terület kedvező fekvése miatt. Remélhetőleg nem jött túl későn ez az új koncepció, és a magyar vasút némileg visszaszerezheti a tömegközlekedésben és áruszállításban betöltött korábbi elsődleges szerepét.

Irodalom

- CZÉRE Béla: A vasút története. Bp., Corvina Kiadó, 1989
- CZÉRE Béla: Közlekedéspolitikai koncepció, 1968. In: Vasúthistória Évkönyv, 1994. 23–49.
- CZÉRE Béla: Magyarország közlekedése a 19. században. 1780–1914. Bp., MÁV Rt., 1997
- CZÉRE Béla: Magyarország közlekedése a 20. században. Bp., MÁV Rt. é. n.
- EPERJESI László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1928 között. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. Szerk. Hüttl Pál. Bp., Műszaki Kiadó 1994. 141–180.
- HARTOG, Francois: A történetiség rendjei. Prezentizmus és időtapasztalat. Bp., L'Harmattan – Atelier, 2006
- FRISNYÁK Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1780-2000. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 2001
- HORVÁTH Ferenc: A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920-1944). In: Vasúthistória Évkönyv, 1991. 235–291.
- HORVÁTH Ferenc: A Nyugat-Dunántúli Régió és a vasútfejlesztés lehetőségei. In: Nemzetközi Építéstudományi Konferencia - ÉPKÓ, 2003. 85–90.
- IVÁNYI Árpád, PÁL József, TÓTH László: Közlekedéspolitika – közlekedésgazdaságtan. Bp., Műszaki Könyvkiadó, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987

KERKÁPOLY Iván: Vasúti földrajz és történet. Bp., Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1943

KOVÁCS Ferenc: Közlekedéstan. Győr, Széchenyi István Főiskola, Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet. 2002.

www.eki.sze.hu/ejegyzet/ejegyzet/kozlekedestan/framek.html (2011.09.25 12.05)

Magyar vasúttörténet. 1-7. Szerk. Kovács László. Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1995–1999

KUBINSZKY Mihály, NAGY Tamás, TÚRÓCZY László: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez. Bp., Stil Nuovo, 2009

MAJDÁN János: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Bp., Kossuth Kiadó, 1987

MAJDÁN János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Rubicon 2001. 8–9. szám, 63–67.

MAJDÁN János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010

Nyugat-Dunántúl. Szerk. Rechnitzer János. Bp. – Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja. Dialóg Campus, 2007

Forrás

1836. évi az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.23. 13.15)

1848. évi XXX. a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.23. 13.45)

1867. évi XVI. a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.23. 14.07)

1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.24. 10.11)

1888. évi IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.24. 10.13)

1968. évi a vasutakról szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.25. 11.03)

1993. évi XCV. a vasútról szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.25. 11.45)

1996. évi XXI. a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.25. 12.03)

1999. évi XCII. a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. XXI. törvény módosításáról intézkedő törvénycikk www.1000ev.hu (2011.09.25. 12.05)

A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja. Győr, MTA Regionális Kutatások Központja, 2001. In: www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv (2011.09.26. 16.10)

Magyar Közlekedéspolitikai. Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1969

Magyar Közlöny 1979/29 (V.16.)

SZÉCHENYI István: A magyar közlekedési ügyről. Bp., Könyvértékesítő Vállalat, 1987

Gróf SZÉCHENYI István: Hitel. Pest, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi István Könyvnyomtató Intézet, 1830